TREŚĆ:

Do niniejszego numeru pozwalamy sobie dołączyć blankiety przekazowe na PKO. nr. konta 204415 z uprzejmą prośbą, aby prenumeratorzy nasi zechcieli łaskawie uregulować zalegającą opłatę za Biuletyn za kwartał bieżący. Dla uniknięcia przerwy w dostarczaniu Biuletynu byłoby pożądanem, aby jednocześnie została uiszczona prenumerata za kwartał drugi.

Prenumerata kwartalna wynosi 4 złote 50 gr. —

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 marca 1935 r. | NR. 8

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Układ handlowy polsko-brytyjski

W dniu 27 zeszłego miesiąca podpisany został w Londynie układ handlowy pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej a Rządem Brytyjskim. Ze strony polskiej układ podpisali Minister Przemysłu i Handlu p. Henryk Floyar Rajchman i Ambasador Polski p. Edward Raczyński zaś ze strony brytyjskiej Minister Spraw Zagranicznych Sir John Simon i Minister Handlu Walter Remeiman. — Układ ten, będący koniecznem uzupełnieniem i rozwinięciem traktatu handlowego polsko-brytyjskiego z dn. 26 listopada 1923 roku, zawarty został na okres do końca 1936 roku z tem, że w razie niewypowiedzenia go z jednej ze stron układających się na 6 miesięcy przed wspomnianym terminem , zostanie on automatycznie przedłużony na dalsze 6 miesięcy. Strony układające się zobowiązały się ratyfikować układ w najkrótszym czasie, wejście zaś jego w życie ustaliły na 21-szy dzień po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

Dokument ten, o doniosłej dla obu stron wadze, składa się z tekstu samego układu, zawierającego 15 artykułów, trzech list wymieniających towary obu krajów, dopuszczonych do obrotu handlowego pomiędzy niemi ze wskazaniem stawek celnych, jakie będą do tych towarów stosowane. Dwie z tych list odnoszą się do towarów pochodzących z Imperjum Brytyjskiego i jedna lista, odnosząca się do towarów polskich. Wreszcie integralną całość układu stanowi protokół końcowy, rozwijający i precyzujący niektóre postanowienia układu, oraz wyjaśniający niektóre pozycje list towarów.

Aby uprzytomnić sobie wagę tego układu, należy chociażby w krótkich słowach scharakteryzować kształtowanie się stosunków handlowych polsko-brytyjskich w latach ostatnich.

Rynek Brytyjski dla zbytu produktów polskich nabrał pierwszorzędnego znaczenia. W liczbach okrągłych wymiana towarów wyrażała się, jak następuje: w roku 1928 przywóz towarów brytyjskich do Polski stanowił wartość 313 milj. złotych, gdy wywóz polski do Wielkiej Brytanji sięgał sumy 227 milj. złotych, ten stan rzeczy uległ w 3 latach ostatnich następującym przeobrażeniom: w r. 1932 przywóz brytyjskich towarów do Polski wynosił wartość 75 miljonów złotych, w roku 1933 — 83 milj. złotych i w r. 1934 — 86 milj. zł; wywóz z Polski do Wielkiej Brytanji przedstawiał w r. 1932 wartość 178 milj. zł; w r. 1933 — 185 milj. złotych i wreszcie w roku 1934 — 191 milj. zł. Widzimy więc, że saldo pasywne bilansu handlowego Polski z roku 1928 w wysokości 86 mil. złotych przekształciło się w latach ostatnich w wysokie saldo aktywne — 103 milj. zł w roku 1932, 101 milj. zł w roku 1933 i wreszcie w roku 1934 — 105 mil. złotych. Liczby te nabierają jeszcze

większej wyrazistości, jeśli się zważy, że wartość wywozu polskiego do Wielkiej Brytanji stanowiła 20% wartości całego wywozu Polski na rynki zagraniczne. Lecz mało tego, należy również wziąć pod uwagę charakter tego wywozu. Z punktu widzenia gospodarczych stosunków Polski jest wywóz najbardziej odpowiadający samej strukturze gospodarczej polskiej, gdyż w przeważającej części odnosi się do produkcji rolniczej: na ogólną wartość wywozu z roku 1934 — zł 191 mil. — przypadało bowiem na produkty zwierzęce prawie 72 mil. zł, na zboże, mąkę i rośliny strączkowe 14 mil. zł i na pozostałe produkty spożywcze 8 mil. zł, pozatem wywieziono drzewa prawie na 77 mil. zł.

Wynika z tego, że kardynalnem zagadnieniem dla strony polskiej, przy wciąż kurczących się rynkach zbytu i przy wciąż wyłaniających się utrudnieniach natury reglamentacyjnej na większości rynków zbytu, nie wyłączając również i Wielkiej Brytanji, było utrzymanie stanu posiadania wywozu polskiego na tym rynku i stworzenie możliwości rozwoju. Zagadnienie to w podpisanym układzie zostało pomyślnie rozwiązane. Regulacji wywozu do Wielkiej Brytanji trzech podstawowych artykułów produkcji polskiej, a mianowicie bekonów, masła i jaj, poświęcone są 3 artykuły układu. Gwarantują one Polsce dostawę na rynek brytyjski w roku bieżącym i przyszłym 41,4% ilości bekonów, wywiezionych w roku 1932, co przy kalkulacji cen zeszłorocznych wynieść może około 30 mil. złotych, zastrzega się przytem jednak możliwość zwiększenia przydziału przywozu tego artykułu, o ile na rynku brytyjskim przywóz z innych krajów nie pokryje przyznanych im przydziałów i pozostanie w ten sposób możliwość proporcjonalnego podziału pomiędzy kraje, dostarczające bekony, stwierdzonego według brytyjskiego planu niedoboru. Jaj będzie mogła Polska dostarczyć na rynek brytyjski — 13½% całkowitego dozwolonego na ten rynek przywozu z obcych krajów. Wartość tego artykułu w przybliżeniu wynieść może około 24 mil. złotych. Wreszcie co do masła układ stwierdza, że ilość jego, dostarczona w latach ostatnich była niewspółmiernie mała tak w stosunku do zapotrzebowania rynku brytyjskiego, jak i możliwości wywozowych ze strony Polski. To też ustalonem zostało, że ilość masła pochodzenia polskiego w przywozie na rynek brytyjski nie będzie podlegać w roku 1935 ograniczeniom aż do czasu, gdy przywóz ten nie przekroczy: a) całkowitej ilości przywozu masła z polskiego obszaru celnego w roku 1929 oraz b) całkowitej ilości przywozu masła z obcych krajów do Zjednoczonego Królestwa w tymże roku. Wartość wywozu tego produktu da się określić w przybliżeniu na złotych 16 mil.

W stosunku do wywiezionych wyżej oraz do innych towarów polskiego pochodzenia, wyszczególnionych w liście 3-ciej załączonej do układu, Rząd Brytyjski zobowiązał się nie wprowadzać ilościowych ograniczeń przywozu, z zastrzeżeniem jednak możliwości wprowadzenia „takich ograniczeń przywozowych, które okażą się konieczne dla zapewnienia skutecznego działania planu, względnie planów regulowania w Zjednoczonem Królestwie rynku produktów rolniczych". Postanowienie to dotyczy m. in. tak ważnego artykułu wywozu polskiego, jak drzewo.

O ile dla strony polskiej ważnem było uregulowanie stosunków handlowych z W. Brytanją ze względu na rolę, jaką one odgrywają w całokształcie zagranicznego obrotu towarowego Polski, stanowiąc, jak wyżej wspomniano, 5-tą część tych obrotów, o tyle dla strony brytyjskiej moment ten posiadał mniej doniosłe znaczenie, gdyż obroty z Polską stanowią zaledwie 1% ogólnych obrotów zagranicznych Wielkiej Brytanji. Wchodzić tu więc musiały w rachubę względy na ogólną politykę gospodarczą Wielkiej Brytanji na jej odcinku Bałtyckim. Po uregulowaniu w ciągu dwóch lat ostatnich, i to z wielkim dla swych interesów pożytkiem, wymiany handlowej ze wszystkiemi państwami bałtyckiemi, a więc Danją, Szwecją, Finlandją, Estonją, Łotwą i Litwą, zawarcie układu handlowego z Polską stanowiło dla Wielkiej Brytanji, jakby końcowy akord w jej grze bałtyckiej. Dzięki zawarciu układu z Polską, Wielka Brytanja uzyskała możność koordynowania swych wysiłków penetracji na wspomniane rynki, zdobywając je stopniowo i metodycznie dla swych towarów. W miarę rozwoju gospodarczego tych krajów chłonność ich rynków niewątpliwie będzie się wzmagała, a razem z nią wzmagać się będą ich obroty z rynkiem brytyjskim. Widzimy więc, że i działanie układu polsko-brytyjskiego obliczone jest na dalszą metę i jako takie sta-

nowi niewątpliwie dorobek pozytywny dla handlowej polityki brytyjskiej. Potwierdzenia tego założenia dopatrywać należy w fakcie, że w załączonych do układu dwóch listach towarów brytyjskich wymieniono do przywozu na rynek polski zgórą 400 gatunków rozmaitych towarów pochodzenia brytyjskiego, z których ¾ otrzymało specjalne ulgi celne, dla reszty zaś dotychczasowe stawki zostały utrwalone. Specjalne ulgi udzielone zostały na przywóz do Polski śledzi, wyrobów włókienniczych, rozmaitego rodzaju maszyn w szczególności maszyn do obrabiania drzewa i przędzalniczych, dalej maszyn elektrycznych oraz samochodów. Ulgi celne, które udzielone zostały na te ostatnie sięgały 75% dotychczasowej wysokości, co stoi niewątpliwie w ścisłej zależności od nowych planów Rządu Polskiego w dziedzinie motoryzacji kraju.

Streszczając uwagi powyższe, stwierdzić należy, że układ handlowy polsko-brytyjski, jako wynik kilkumiesięcznych żmudnych pertraktacyj, opartych na dokładnem zbadaniu istniejącego stanu stosunków handlowych pomiędzy Polską a Wielką Brytanją, jest dobrze zrozumianym kompromisem interesów handlowych obu stron. O ile kompromis ten może mieć pewne reperkusje na kształtowanie się stosunków w niektórych działach przemysłu polskiego, leżących poza terenem okręgu naszej Izby, o tyle na położenie warsztatów produkcji głównych artykułów wywozu, jak bekony i masło w którym to wywozie warsztaty, położone w okręgu Izby Gdyńskiej, przyjmują bardzo znaczny, a w niektórych wypadkach dominujący udział, postanowienia układu wywrzeć powinny wpływ dodatni. Stwarzają bowiem one tak niezbędną stabilizację w warunkach produkcji i zbytu i zabezpieczają minimum pewne i stałe. Pozwala to w dążeniach do dalszego rozwoju zbytu tak wspomnianych produktów jak i szeregu innych na szukanie nowych rynków. Lecz i pod tym względem układ daje pewne możliwości, gdyż przewiduje współdziałanie Rządu Brytyjskiego w rozwoju stosunków handlowych pomiędzy Polską a dominjami i kolonjami brytyjskiemi oraz terytorjami mandatowemi. Jest to, jak wiadomo rynek olbrzymi, a więc i możliwości do pracy są zachęcające.

Znaczenie układu handlowego polsko-brytyjskiego nie jest ograniczone jedynie porozumieniem obu zainteresowanych rządów, sięga ono znacznie dalej poza same jego ramy. Twierdząc to, opieramy się na wskazówkach, ustalonych w protokóle końcowym, gdyż przywiązują one wielką wagę do porozumień gospodarczych prywatnoprawnych, zawieranych pomiędzy poszczególnemi organizacjami obu stron. Mamy już poza sobą doniosłe porozumienie przedsiębiorstw węglowych, zawarte zostało ostatnio porozumienie towarzystw żeglugowych, nie ulega wątpliwości, że nastąpią jeszcze inne. W ten sposób zacieśniać się będą stosunki gospodarcze pomiędzy Polską a Wielką Brytanją, co podniesie ogólne zainteresowanie Polską w kołach brytyjskich.

Dla portu gdyńskiego takie kształtowanie się stosunków ma znaczenie doniosłe. — Już od kilku miesięcy daje się zauważyć wzrost frekwencji statków pod banderą brytyjską, zaangażowana ona jest głównie w przewozach daleko-morskich w szczególności na Daleki Wschód, na który ekspansja handlowa polska ostatnio specjalnie się nastawia. Mamy więc w danym wypadku do czynienia ze współpracą polsko brytyjską w szerszym zakresie. Również do tego szerszego zakresu zaliczyć należy współudział żeglugi brytyjskiej w przewozie emigrantów polskich co układ obecny przewiduje; jest to jednak zagadnienie specjalne a w chwili obecnej przy utrudnieniach emigracyjnych mniej aktualne. Aktualną natomiast dla żeglugi polskiej jest sprawa ustabilizowania się przewozów głównych produktów polskich na rynek brytyjski, z chwilą bowiem, gdy stabilizacja ta następuje, przed towarzystwem okrętowem polskiem otwiera się możliwość planowej pracy nad dalszem zdobywaniem ładunków w związku z przewidywanem ożywieniem wymiany handlowej polsko-brytyjskiej w kierunku od portów brytyjskich do Gdyni.

L. G.

Ruch statków w porcie gdyńskim w 1934 r.

Równolegle ze wzrostem obrotu towarowego portu gdyńskiego w 1934 r. w porównaniu z 1933 r. wzrósł również ruch statków tak pod względem ilości, jak i pojemności. Ogólny obrót tonażu okręt. (na przyjściu i na wyjściu w N. R. T. razem) w *1934 r.* wyniósł *8.295.706 N. R. T.* wobec 6.826.715 N. R. T. w 1933 roku (wzrost o 21,3%). Wzrosła również ogólna ilość statków, które zawinęły i wyszły z portu z 8692 statków (w 1933 r.) na *9.186 statków (w 1934 r.)* stanowi to wzrost o 5,6%. Interesującem zjawiskiem jest poważniejszy wzrost obrotu okrętowego, aniżeli towarowego, który wyniósł 17,8%, podczas gdy okrętowy — 21,3%. Wytłumaczenie tego zjawiska da szczegółowa analiza ruchu okrętowego. Wzrost średniego tonażu jednostki zawijającej, względnie wychodzącej z portu z 785,4 N. R. T. (w 1933 r.) na 903.08 N. R. T. (w 1934 r.) świadczyć może, iż port gdyński odwiedzają coraz większe okręty.

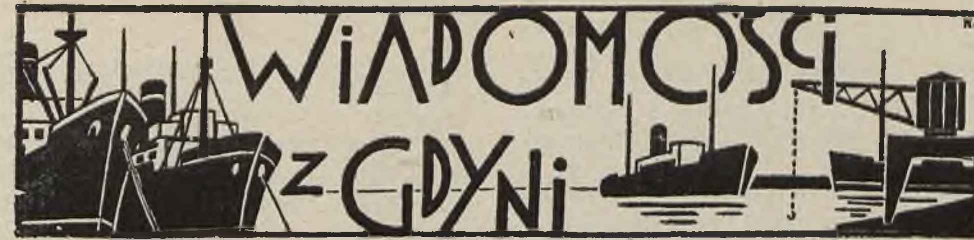
Ruch statków według bander ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków w 1934 r.

	Przyszło statków			Wyszło statków			Suma rubryk 3 i 6	%	Kolejność miejsc
	Ogółem	w tem z ładun.	o ogólnej pojemności NRT	Ogółem	w tem z ładun.	o ogólnej pojemności NRT			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Polska	444	217	470.610	452	400	479.253	949.863	11 45	3
W. M. Gdańsk	31	9	24.408	33	26	28.400	52 808	0 64	15
Anglja	213	51	346.617	212	178	347,856	694.473	8.37	5
Austrja	1	—	134	1	1	134	268	0.01	25
Czechosłowacja	20	19	4.420	20	19	4.420	8.840	0.11	23
Danja	623	256	428.788	614	513	426.461	855.249	10.30	4
Estonja	95	23	44 389	91	80	44 198	88.587	1.07	13
Finlandja	178	58	219.563	176	146	214.901	434.464	5.23	9
Francja	14	12	27.380	14	8	27.380	54.760	0.66	14
Grecja	65	1	164.178	66	65	167.133	331.311	3.99	10
Holandja	123	97	81.506	125	88	81 200	162.715	1.96	11
Japonja	2	—	7 697	2	2	7.697	15.394	0.19	19
Jugosławja	2	—	7.646	2	2	7.646	15.292	0.18	20
Kanada	1	—	3.282	1	—	3.415	6.697	0.08	24
Litwa	12	5	6.082	11	4	5.691	11.773	0.14	22
Łotwa	53	13	49.483	53	44	50.403	99.886	1.21	12
Niemcy	808	442	504,529	805	515	503.615	1.008.144	12.15	2
Norwegja	421	226	335 302	424	298	335.937	671.239	8.09	6
Panama	5	—	9.507	5	5	9.507	19.014	0.23	18
Rumunja	7	—	17.004	5	5	12.184	29.188	0.35	17
Stany Zjedn. A. P.	79	38	250.177	79	46	250.177	500.354	6.03	7
Szwecja	1.310	410	894.648	1 322	1.159	900.087	1.794.735	21.64	1
Węgry	3	—	7.558	3	3	7.558	15.116	0.18	21
Włochy	74	9	220.434	74	74	223.471	443.905	5.35	8
Z. S. R. R.	8	8	16.800	7	1	14.831	31.631	0.38	16
Razem:	4.592	1.894	4.142.142	4.597	3.682	4.153,564	8.295 706	100%	—

Wszystkie pozycje ruchu statków w 1934 roku wykazują wzrost w porównaniu z 1933 r. Przyszło bowiem ogółem statków w ub. roku 4.592 (w 1933 r. - 4.355 statków - wzrost 5,4%): w tem z ładunkiem 1.894 statki (w 1933 r. — 1.892 statki — wzrost 0,1%); o pojemności 4.142.142 N. R. T. (w 1933 r. — 3.425.660 N. R. T. — wzrost 20,9%). Wyszło natomiast 4.597 statków (w 1933 r. — 4.337 statków — wzrost 5,9%); w tem z ładunkiem 3.682 statki (w 1933 roku — 3.414 statków — wzrost 7,8%): o pojemności 4.153.564 N. R. T. (w 1933 roku — 3.401.055 N. R. T. — wzrost 22,1%).

Kolejność bander ukształtowała się w ub. roku następująco: 1-sze miejsce zajęła bandera szwedzka (w 1933 roku również 1-sze miejsce szwedzka). 2-gie — niemiecka (w 1933 r. 2-gie m. bandera polska), 3-cie — polska (w 1933 r. niemiecka), 4-te — duńska (w 1933 r. — duńska również), 5-e — angielska (w 1933 r. — norweska), 6-e — norweska — (w 1933 r. — Stanów Zjedn. Am. P.), 7-e — Stanów Zjedn. Am. P. (w 1933 r. — angielska). 8-e — włoska (w 1933 r. — finlandzka), 9-e — finlandzka (w 1933 r. — grecka), 10-e — grecka (w 1933 r. — łotewska). 11-e — holenderska (w 1933 r. — estońska), 12-e łotewska (w 1933 r. holenderska). 13-e estońska (w 1933 r. — włoska). 14-e — francuska (w 1933 r. również francuska). 15-e — gdańska (w 1933 r. — panamska). 16-e — rosyjska (w 1933 r. — gdańska), 17-e — rumuńska (w 1933 r. — czechosłowacka), 18-e panamska (w 1933 r. — kanadyjska) itd.



ZEBRANIE KONSTYTUCYJNE IZBY.

Zebranie konstytucyjne Izby naszej wyznaczone zostało na dzień 27 b. m., poprzedzi je zebranie kooptacyjne Radców. Podczas zebrania konstytucyjnego dokonany zostanie wybór Prezesa Izby i 7 Wiceprezesów, w tem 2 od sekcji przemysłowej, 3 od sekcji handlowej i 2 od sekcji żeglugowo - portowej.

WYZNACZENIE PRZEDSTAWICIELA MIN. PRZEM. i H. DO KOMISJI OSZCZĘDNOŚCIOWO-ODDŁUŻENIOWEJ.

Pan Minister Przemysłu i Handlu wyznaczył pismem z dnia 4 lutego br. na podstawie art. 10 rozp. Prez. R. P. z dnia 24. 10. 34 r. o poprawie gospodarki i finansów związków samorządowych p. inż. Janusza Czarlińskiego, radcę Izby P. - H. w Gdyni i b. prezesa Izby P.-H. w Grudziądzu *na swego przedstawiciela* do Komisji Oszczędnościowo - Oddłużeniowej dla Samorządu przy Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim. P. in. Janusz Czarliński uchodzi za znawcę stosunków w handlu i przemyśle: jego nominacja przeto przyjęta zostanie ze szczególną satysfakcją.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W LUTYM 1935 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego wyniosły w lutym br. 483.455,3 t. wobec 596.617,4 t. w styczniu br. oraz 454.429,4 t. w lutym 1934 r.

Okres zimowy, osiągający szczególne natężenie w lutym, podobnie jak w latach ubiegłych nie sprzyjał żegludze morskiej. Odbiło to się naturalnie na pracy portu gdyńskiego. Niezależnie od okresu burz zimowych spadek obrotów portu w lutym ma swe źródło również w liczbie dni miesiąca. Przeładunek miał tu miejsce nie 30—31, a tylko 28 dni. Rezultatem tego był spadek obrotów portu w lutym w porównaniu z ub. mies. styczniem. Pocieszającym jednak objawem jest wzrost obrotów w lutym br. w porównaniu z lutym ubiegłego roku. Wzrost wynosi przeszło 6%.

Na ogólną sumę obrotów zamorskich w lutym br. przypada na przywóz zamorski — 71.902,5 t. i wywóz zamorski — 411.552,8 t.

Przywóz w miesiącu sprawozdawczym (71.902,5 t.), wykazuje spadek w porównaniu z ub. miesiącem styczniem (83.932,7 t.) oraz spadek aczkolwiek nieznaczny w stosunku do mies. lutego 1934 r. (72.369,2 t.)

Poniższe zestawienie ilustruje stan przywozu w lutym br.:

PRZYWÓZ (tony)

	luty	
	1935 r.	1934 r.
Ryż	15	—
owoce świeże	17.862	2.461
owoce suszone	652	821
orzechy i migdały	131	105
korzenie	162	148
kawa, kakao i herbata	746	612
tytoń	1.019	1.237
napoje alkoholowe	51	8
śledzie	3.072	2.919
fosforyty	—	9.142
żużle Thomasa	—	7.597
sadze	70	12
tłuszcze zwierzęce sur.	810	749
skóry	2.830	2.600
nasiona oleiste różne	3.851	11.234
oleje	58	39
żywica	239	416
kauczuk	230	660
wyroby gumowe	18	25
tłuszcze i oleje roślinne	170	196
asfalt	12	—
garbniki	1.343	470
farby	24	18
sól potasowa	—	—
rudy różne	—	—
piryty	—	—
złom żelazny	22.754	15.575
miedź	508	488
cyna	9	36
cynk	—	3
metale różne	101	362
wyroby żelazne i metal.	114	144
maszyny, aparaty i części	92	105
samochody i motocykle	40	24
szmaty	458	797
celuloza	354	183
papa, tektura i papier	1.985	1.365
bawełna i odpadki	4.296	6.893
iuta	789	757
len, konopie, sizal itd.	132	59
wełna i odpadki	2.281	2.450
różne	2.625	—
Razem	71.903	72.369

Spadek przywozu wywołały w pierwszym rzędzie pozycje: złom żelazny — 22.754 t. (37.901 t.), śledzie — 3.072 t. (4.808 t.), fosforyty — brak w mies. sprawozdawczym (1.880

ton), nasiona oleiste różne — 5.851 t. (6.119 t.), bawełna i odpadki — 4.296 t. (5.673 t.), juta — 789 t. (1.501 t.), kawa, kakao i herbata — 746 t. (1.232 t.) i celuloza 334 t. (438 t.) Wśród pozycyj przywozu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym, najpoważniejszą rolę odgrywają owoce świeże — 17.862 t. (10.740 t.) Jest to rekordowa liczba importu owoców św. przez port gdyński, mająca swoje uzasadnienie w poważnej zniżce cła, jaka nastąpiła w końcu grudnia 1934 r. na hiszpańskie pomarańcze, mandarynki itp. Gros tych owoców świeżych, bo przeszło 15 tys. ton przypada na pomarańcze. Poza owocami świeżemi wzrósł import: owoców suszonych — 632 t. (577 t.), orzechów i migdałów — 131 t. (47 t.), korzeni — 162 t. (111 t.), tytoniu — 1.019 t. (540 t.), tłuszczów zwierz. surowych — 810 t. (434 t.), skór — 2.830 t. (2.601 t.), żywicy — 239 t. (183 t.), kauczuku — 230 t. (120 t.), garbników — 1.343 t. (699 t.), samochodów i motocykli — 40 t. (9 t.), szmat 458 t. (248 t.), papy, tektury i papieru — 1.985 t. (867 t.), lnu, konopi i sizalu — 132 t. (115 t.), oraz wełny i odpadków — 2.281 t. (2.201 t.)

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (411.552,8 t.), wykazuje spadek jedynie w porównaniu z ub. miesiącem styczniem (512.684,7 ton); wzrósł natomiast w stosunku do mies. lutego 1934 r. (382.060,2 t.)

Na spadek ten decydujący wpływ wywarł przedewszystkiem w grupie artykułów mineralnych: węgiel eksportowy — 338.889 t. (422.082 t.), bunkrowy — 24.975 t. (22.319 t.) i koks — 4.475 t. (21.080 t.) Poza węglem wykazały spadek pozycje: zboże — 6 t. (8.179 t.), cukier — 5.770 t. (6.332 t.), napoje alkoholowe i spirytus — 24 t. (180 t.), bekony — 1.572 t. (2.150 t.), drób — 26 t. (157 t.), jaja — 125 t. (173 t.), makuchy — 1.697 t. (2.885 t.), cement — 234 t. (755 t.), dykty — 879 t. (973 t.), sadze — 642 t. (900 t.), salmiak — 18 t. (23 t.), karbid — 111 t. (279 t.), biel cynkowa — 108 t. (114 t.), wyroby żelazne i metalowe — 784 t. (3.426 t.), żelazo surowe i handlowe — 2.135 t. (3.077 t.), materjały nawierzchni kolejowej — 141 t. (1.518 t.) oraz blacha cynkowa — 247 t. (456 t.)

Pewna korzystna zmiana dała się zaobserwować na wywozie drzewa tartego — 3.157 t. (2.849 t.) oraz bali i słupów — 1.250 t. (w styczniu rb. brak). Oprócz drzewa z poważniejszych poz. wywozu podkreślić należy poważny wzrost wywozu: nawozów azotowych — 7.327 t. (1 t.), soli potasowej — 265 t. (w styczniu rb. brak), szyn kolejowych — 4.632 t. (2.210 t.), rur żeliwnych — 809 t. (462 t.), mąki ryżowej i pastewnej — 2.340 t. (1.965 t.), masła — 174 t. (130 t.), słodu — 1.418 t. (1.171 t.), cynku — 1.902 t. (1.126 t.), oraz papy, tektury i papieru — 1.096 t. (632 t.)

Szczegółowo ilustruje wywóz poniższe zestawienie:

WYWÓZ (tony)

	luty 1935 r.	luty 1934 r.
Zboże	6	—
ryż	—	564
mąka ryżowa i pastewna	2.340	133
cukier	5.770	4.845
napoje alkohol. i spirytus	24	4
sól	21	350
bekony	1.572	2.098
szynki pekl. i inne	212	261
ptactwo bite	26	68
masło	174	—
jaja	125	373
słód	1.418	—
makuchy	1.697	1.831
cement	234	30
drzewo tarte	3.157	3.716
bale i słupy	1.250	2.709
wyroby z drzewa	194	110
klepki	—	23
dykty	879	786
meble gięte	336	226
wyroby koszykarskie	14	14
węgiel eksportowy	338.889	321.529
węgiel bunkrowy	24.975	16.905
koks	4.475	9.285
saletra	—	901
nawozy azotowe	7.327	2.220
sól potasowa	265	—
soda	642	309
salmiak	18	28
karbid	111	161
biel cynkowa	108	110
szyny kolejowe	4.632	1.815
metale różne	—	—
rury żeliwne	809	273
wyroby żelazne i metal.	784	1.014
żelazo sur. i handl.	2.135	—*)
materjały nawierz. kolej.	141	—*)
cynk	1.902	926
blacha cynkowa	247	27
ruda manganowa	—	665
celuloza	248	533
papa, tektura i papier	1.096	2.257
bawełna i odpadki	65	25
materjały i wyr. włókniste	315	417
różne	2.920	1.917
Razem	411.553	382.060

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazał pewien spadek w porównaniu z miesiącem styczniem br., oraz wzrost w stosunku do mies. lutego 1934 r. Przyszło bowiem 312 statków (393) o poj. 305.748 n.r.t. (341.734 n.r.t.) wyszło zaś 313 statków (388) o poj. 302.922 n. r. t. (355.605 n. r. t.) Równorzędne liczby w ruchu statków w lutym 1934 r. są: na przyjściu — 304 statki o pojemności 276.423 n. r. t.

*) w 1934 r. — żelazo sur. i handl. oraz materjały nawierzchni kolejowej w grupie metali różnych i wyr. żelaznych i stalowych.

i na wyjściu — 301 statków o pojemności 277.468 n. r. t.

Ilustrację ruchu statków według bander w mies. lutym br. daje poniższe zestawienie:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	37	33.306	36	34.005
Anglja	19	31.376	18	24.941
Danja	46	28.870	41	24.454
Egipt	—	—	1	2.686
Estonja	3	2.674	3	2.674
Finlandja	10	12.981	11	13.588
Francja	2	2.167	1	814
Grecja	3	7.070	4	10.358
Holandja	6	3.295	5	3.142
Litwa	—	—	1	585
Łotwa	7	10.091	7	10.091
Niemcy	47	33.478	50	36.853
Norwegja	32	24.131	33	28.276
Panama	1	147	—	—
Rumunja	3	7.574	3	7.574
Stany Zjedn. Am. P.	8	24.856	10	27.950
Szwecja	78	60.443	79	60.623
Włochy	8	21.289	6	14.308
Razem	312	303.748	313	302.922

Kolejność bander w miesiącu lutym b. r. ukształtowała się następująco: 1-sze miejsce— bandera szwedzka, 2-gie — niemiecka, 3-cie — polska, 4-e — angielska, 5-e — duńska, 6-e — amerykańska (U. S. A.), 7-e — norweska, 8-e — włoska, 9-e — finlandzka, 10-e łotewska, 11-e — grecka, 12-e rumuńska itd., wykazując pewne korzystne przegrupowanie bandery polskiej z 4-go m. (w styczniu br.) na 3-cie (w lutym br.) na niekorzyść bandery duńskiej, która z 3-go m. (w styczniu br.) przesunęła się obecnie na 5-e; bandera angielska przesunęła się z 6-go m. (w styczniu br.) na 4-e m. obecnie: bandera norweska przesunęła się znacznie dalej z 2-go po raz pierwszy zajętego miejsca w porcie gdyńskim (w styczniu rb.) na obecnie zajęte 7-e m., na korzyść bandery niemieckiej, która z 5-go m. (w styczniu rb.) przesunęła się obecnie na 2-gie m.: bandera amerykańska również uległa korzystnemu przegrupowaniu z 8-go m. (w styczniu br.) na obecnie zajęte 6-e m. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Początek roku 1935 utwierdza nadal w porcie gdyńskim rolę bander państw bałtyckich, sąsiadujących z nami, jak: Szwecji, Niemiec, Danji, Norwegji, a ostatnio z państw pozabałtyckich i Anglji. Poważny wzrost udziału bandery angielskiej pozostaje w związku z ożywiającą się wymianą towarową obu państw, jak również ekspansją naszego eksportu na Daleki Wschód, korzystającego w coraz większym stopniu z usług bandery angielskiej.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym br. wyniósł 979,9 n. r. t. wobec 869,5 n. r. t. (w styczniu br.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie w miesiącu sprawozd. wyniosła 44 wobec 49 (w styczniu rb.) Średni postój statków wyniósł 57 godz. wobec 66,4 godz. (w styczniu rb.)

Ruch pasażerów w związku z okresem zimowym nadal bardzo słaby. Przyjechało ogółem 132 pasażerów (w styczniu 73), wyjechało zaś 136 pasażerów (w styczniu 367). W tem przyjechało: z Anglji — 18 osób, Danji — 14, Finlandji 3, Holandji — 14, Niemiec — 3, Stanów Zjedn. Am. P. — 78, Szwecji 1 i via W. M. Gdańsk — 1; wyjechało zaś: do Anglji — 146 osób, Estonji — 1, Finlandji 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 2, Szwecji 1, i via W. M. Gdańsk — 3 osób.

ZGROMADZENIE WSPÓLNIKÓW I ZARZĄDU FIRMY „CHŁODNIA I SKŁADY PORTOWE W GDYNI."

Dnia 11. III. br. w gmachu Urzędu Morskiego odbyło się zgromadzenie wspólników i zarządu Chłodni i Składów Portowych w Gdyni, na którem uchwalono zmianę statutu spółki przez powiększenie kapitału zakładowego do sumy 12.156.000 zł. oraz podział tego kapitału na udziały po zł. 1000. — Jednocześnie uchwalono sprawę nabycia na własność placu od Skarbu Państwa w pierwszej strefie nabrz. Polskiego o obszarze 9.280 m², na którym wzniesiony jest gmach Chłodni. W zebraniu tem wzięli udział przedstawiciele: Ministerstwa Przemysłu i Handlu, gminy m. Gdyni, Państwowego Banku Rolnego oraz zarządu Chłodni.

ODJAZD WYSTAWY RUCHOMEJ POLSKIEJ PRODUKCJI NA STATKU „DARDANUS"

Dnia 2 marca odpłynęła na statku „Dardanus" linji Gdynia — Daleki Wschód wystawa ruchoma wzorów polskiej produkcji przemysłowej, górniczej, rolnej i leśnej, jako poglądowa rewja naszych możliwości eksportowych. Wystawa zwiedzi główne porty Egiptu, Indyj, Chin i w Japonji Jokohamę.

Wystawa pływająca ma posłużyć zalążkiem stałej polskiej wystawy tego rodzaju w Shanghaju. Znaczenie tej wystawy, w związku z ekspansją naszego eksportu w kierunku linji Dalekiego Wschodu jest bardzo poważne, gdyż udostępnia ona naocznej obserwacji możliwych klientów naszej wytwórczości jej autentyczne wzory i próbki, jako niezrównany rzeczowy argument, zaopatrzony również w odpowiednie wyjaśnienia i materjały statystyczne.

NOWE LINJE REGULARNE.

Komunikat o nowych linjach regularnych z dnia 3. III. br. został przez firmę maklerską H. Lenczat & Co Ltd. sprostowany w tym kierunku, że obydwie linje regularne zgłoszone do Urzędu Morskiego nie zacho-

dzą do Hamburga. Natomiast rozkład tych linij przedstawia się następująco:

1) Gdynia — Gdańsk — Helsingfors.
2) Gdynia — Gdańsk — Abo — Mäntyluoto.

Pierwsza z tych linij uruchomiona zostaje z dn. 15 marca br. i kursować na niej będzie statek „Marta Russ I".

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 9 marca b. r.. pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego. Inż. St. Łęgowskiego. odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań, przyznała dyplomy następującym kandydatom pp.:

Traczewski Paweł. dypl. kapitana żeglugi wielkiej;
Choynowski Rościsław. dypl. kapitana żeglugi małej;
Goebel Andrzej dypl. kapitana żeglugi małej
Góra Zygmunt. dypl. kapitana żeglugi małej;
Pawłowicz Czesław. dypl. kapitana żeglugi małej;
Winkler Edward. dypl. kapitana żeglugi małej;
Burchardt Karol. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Gostomski Adam. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Januszewski Waler. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Świechowski Jerzy. dypl. porucznika żeglugi wielkiej;
Popielicki Stanisław, dypl. porucznika żeglugi małej;
Radziejowski Stanisław, dypl. porucznika żeglugi małej;
Stępień Jan dypl. mechanika I-ej kl.;
Szperalski Alfred dypl. mechanika I-ej kl.;
Nikitin Henryk. dypl. mechanika II-ej kl.;
Schmidt Brunon, dypl. mechanika II-ej kl.;

Pozatem Komisja rozpatrzyła podania i zezwoliła na złożenie egzaminów w charakterze externów w Państwowej Szkole Morskiej pp:

Grabowskiemu Stanisławowi. na szypra II-ej kl.;
Markowi Emilowi, na szypra II-ej kl.;
Maciejowskiemu Stan., na szypra II-ej kl.;
Ulawskiemu Henrykowi na szypra II-ej kl.;
Wesołowskiemu Maksymil.. na szypra II-ej kl.;
Wierzbickiemu Antoniemu na szypra II-ej kl.
Ławrynowiczowi Romualdowi na maszynistę II-ej kl.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

UKŁAD POLSKO-GDAŃSKI O UŁATWIENIACH W RUCHU PODRÓŻNYCH I RUCHU GRANICZNYM.

W związku z układem polsko-gdańskim z dnia 6 sierpnia 1934 roku o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, został w dn. 27 lutego br. podpisany w Gdańsku dodatkowy układ polsko - gdański — w sprawie ułatwień w ruchu podróżnych i ruchu granicznym. Potrzeba takiego układu została spowodowana okolicznością, że wobec przeprowadzonej przez Senat gdański reglamentacji obrotu niektóremi produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa, podróżni przejeżdżający koleją przez obszar W. M. Gdańska byli narażeni na szereg utrudnień ze strony gdańskich organów nadzorujących. Nierzadkie były wypadki, że obywatele polscy udający się do Gdyni lub jadący z Gdyni byli zmuszeni do przerwania podróży z tego powodu, iż nie znając gdańskich przepisów. wieźli z sobą produkty spożywcze, co spowodowało nałożenie na nich kary pieniężnej i konfiskatę towaru.

Z drugiej strony napotykały również trudności towary kierowane drogą kołową przez obszar W. M. Gdańska. Tak np. kupcy rybni, kierujący przesyłki samochodami na szlaku Gdynia — Tczew. musili zgłaszać władzom gdańskim nadejście transportu na kilkanaście godzin naprzód, w celu uzyskania konwojenta, bez czego przewóz przez gdańskie terytorjum nie mógł mieć miejsca. Wszystko to powodowało utrudnienia i koszty.

Układ przewiduje ilości objętych reglamentacją produktów, które może przewieźć osoba udająca się z Polski do Gdańska. Ilości te są następujące: wyroby z mięsa 1 kg., masła pół kg., ser pół kg., pieczywo 1 kg., jaja 15 sztuk, mleko 1 litr. ryby 1 kg.

Natomiast osoby, przejeżdżające jedynie przez obszar W. M. Gdańska i legitymujące się biletem kolejowym wykupionym do polskiej stacji mogą przewozić wymienione produkty w dowolnych ilościach. pod warunkiem, że jadą pociągiem. którego przebieg zaczyna i kończy się na polskiej stacji. lub pociągiem, którego przebieg zaczyna się na polskiej stacji i który w ciągu 30 minut ma w Gdańsku połączenie z innym pociągiem idącym do Polski.

Przy ruchu kołowym zostały przewidziane karty przewozowe. które wystawia gdański wejściowy punkt kontrolny i które winny być przedstawione przy punkcie kontrolnym wyjściowym. Powyższe dotyczy ruchu samochodów i furmanek. Ruch wodny został uregulowany analogicznie do ruchu kolejowego.

W zakresie ruchu granicznego **układ przewiduje szereg ułatwień,** dla gospodarstw rolnych przeciętych granicą polsko-gdańską i zezwala na przewóz produktów własnego gospodarstwa z jednej strony granicy na drugą.

Rozporządzenie Senatu gdańskiego, wydane w związku z tym układem, przewiduje kary w wysokości do 5.000 gld. Polska ustawa karno-skarbowa przewiduje w analogicznych wypadkach karę pieniężną w wysokości trzechkrotnej wartości towaru w połączeniu z jego konfiskatą.

WIADOMOŚCI MORSKIE

URUCHOMIENIE KREDYTÓW DLA MARYNARKI ANGIELSKIEJ.

Na podstawie dekretu Board of Trade ustalono na dzień 18 bm. termin wejścia w życie części ustawy o subwencjonowaniu żeglugi, traktującej o otwarciu kredytów w wysokości 10 milj. funtów dla armatorów brytyjskich dla ułatwienia im budowy nowego tonażu i modernizacji starego.

GWAŁTOWNA WALKA KONKURENCYJNA NA TRASIE TRIEST—PALESTYNA

Donosiliśmy już na tem miejscu o utworzeniu na trasie Jugosłowiańskie porty — Palestyna nowej linji okrętowej Jugosłowiańskiej, — utrzymywanej przez Dubrovika Parobrodska Plovidha. Obecnie na północnym Adrjatyku powstała nowa konkurencja dla towarzystw okrętowych włoskich i jugosłowiańskich w nowem towarzystwie okrętowem Palestine Shipping Co., utworzonem przez znaną firmę hamburską Arnold Berstein, pod banderą palestyńską. Na trasie Triest — Haiffa ma kursować statek tej linji Tel-Aviv (dawniej niemiecki statek Hohenstein). Towarzystwo Okrętowe Lloyd Triestino, które na trasie tej zajmowało stanowisko przodujące, wypowiedziało nowemu towarzystwu — Palestine Shipping Co najbezwzględniejszą walkę konkurencyjną. W tym celu do obecnie obsługujących tę linję statków Lloyd Triestino ma być dodany jeszcze statek „Roma" o pojemności 33.000 ton. Przebieg walki wzbudza bardzo wielkie zainteresowania w kołach zainteresowanych żeglugą na wodach Adrjatyku.

SPOSOBY OŻYWIENIA STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY BELGJĄ A POLSKĄ

Już wielokrotnie ze strony belgijskich sfer gospodarczych zwracano uwagę na brak zainteresowania rynkiem polskim ze strony eksporterów belgijskich, jako na jedną z przyczyn niedostatecznego wykorzystania tego rynku dla wywozu belgijskiego. Na ten stan rzeczy zwrócił m. in. uwagę przed zgórą rokiem na łamach naszego Biuletynu znany działacz gospodarczy z Antwerpji p. de Leeuw. Obecnie sprawę tę rozważyła Antwerpijska Izba Handlowa w związku z rozważaniem przyczyn pasywności bilansu handlowego belgijsko - polskiego. Wyłonił się przytem ciekawy projekt utworzenia bezpośredniej linji okrętowej belgijskiej pomiędzy Antwerpją a Gdynią i Gdańskiem. Głównem zadaniem tej linji byłoby popieranie wywozu belgijskiego do Polski. Jeśli zamierzenie to zostanie zrealizowane będzie to naszem potwierdzeniem wagi bezpośrednich własnych linij okrętowych dla rozwoju stosunków handlowych danego kraju.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANA WARUNKÓW UZYSKANIA POZWOLEŃ.

W „Monitorze Polskim" ogłoszone zostało zarządzenie ministra skarbu z dnia 5 bm., wydane w porozumieniu z ministrem przemysłu i handlu w sprawie zmiany zarządzenia z dnia 29 października 1934 r. o warunkach uzyskania pozwoleń na zastosowanie zniżek celnych przy przywozie owoców południowych, towarów kolonjalnych i olejów roślinnych.

Omawiane zarządzenie uchyla par. 14 poprzedniego zarządzenia, który głosił, że „uchylenie zarządzenia, zniżenie stosunku procentowego ulgi przywozowej do wartości wywożonego towaru lub całkowite wykreślenie towaru mogą nastąpić przynajmniej po upływie miesiąca od daty podania do wiadomości.

uchylenia, względnie zmiany". Pozatem skreślone zostało postanowienie, że „zaświadczenia o kompensacyjnym wywozie wydane na podstawie obwieszczenia ministra skarbu z dnia 11 października 1933 r. („Monitor Polski" Nr. 236, poz. 257), zachowują swą ważność do dnia 31 marca 1935 r." Tem samem ważność tych zaświadczeń została przedłużona na termin nieokreślony.

ZMIANY SYSTEMU REGLAMENTACJI HANDLU ZAGRANICZNEGO W RUMUNJI.

W początkach lutego r. b. opracowany został przez Min. Przemysłu i Handlu. Manolescu — Strunga, nowy system reglamentacji handlu zagranicznego, który przewidywał, że artykuły eksportu rumuńskiego pozostają nadal podzielone na dwie kategorje. Do pierwszej jednak (zmiana w stosunku do systemu obowiązującego od listopada 1934 r.) zalicza się tylko naftę i produkty naftowe. Wszystkie inne towary należą do kategorji drugiej. Dla kategorji I-szej plan ten przewidywał odprowadzenie 60% dewiz uzyskanych z eksportu do Banku Narodowego po kursie parytetowym, zaś 40% dewiz miało być negocjonowane na rynku wolnym w postaci certyfikatów importowych. Dla kategorji II-giej — 20% dewiz miało być odstępowane Bankowi Narodowemu, a reszta negocjonowana na rynku wolnym w formie certyfikatów importowych. Pozatem przewidziana została możność dokonywania ponadkontyngentowych operacyj kompensacyjnych za zgodą Min. Przemysłu i Handlu i Banku Narodowego, przyczem kwota dewiz odstępowanych Bankowi Narodowemu miała być każdorazowo ustalona w zależności od towaru i kraju, z którym operacja jest dokonywana.

W połowie lutego wprowadzone zostały nowe zmiany do systemu reglamentacji handlu zagranicznego opracowanego w początkach lutego b. r. Zmiany przedewszystkiem dotyczą, zniesienia całkowitego certyfikatów importowych.

Natychmiast po dokonaniu wywozu, eksporter będzie zobowiązany złożyć deklaracje celne i inne dokumenty, dotyczące eksportu w jednym z banków upoważnionych do wykonywania operacyj dewizowych lub w Rumuńskim Banku Narodowym. — W ten sposób eksporter stwarza sobie prawo do premji walutowej, wynikającej ze sprzedaży dewiz importerowi.

Po wpłaceniu dewiz przez odbiorcę zagranicznego towarów rumuńskich, dewizy te będą odstępowane Bankowi Narodowemu po kursie oficjalnym.

Z dewiz, uzyskanych z eksportu wyrobów naftowych, Bank Narodowy będzie zatrzymywał na potrzeby państwowe i swoje własne 60%. Z dewiz zaś uzyskanych z eksportu innych towarów 40%.

Resztę dewiz Bank Narodowy będzie poddawał, za pośrednictwem upoważnionych banków, do dyspozycji importerów, komunikując upoważnionym bankom ilość dewiz wolnych, wynikających z każdego eksportu.

Na podstawie tego zawiadomienia upoważniony bank powinien w ciągu 15 dni sprzedać odnośne dewizy importerom specjalnie do tego upoważnionym przez Bank Narodowy, uzyskując na to zgodę zainteresowanego eksportera.

Upoważnienia na zakup dewiz Bank Narodowy będzie wydawał według norm dotychczasowych, na podstawie podań zainteresowanych osób, przyczem będzie stosował następujący plan rozdzielczy:

Prawo zakupu 75% wszystkich dewiz wolnych będą otrzymywali importerzy, którzy sprzedali towary po 16 listopada 1934.

20% będzie przeznaczone na długi handlowe t. zn. na spłatę zaległych należności za import dokonany przed 16 listopada 1934, dywidendy, odsetki, 5% na potrzeby podróżnych i utrzymanie osób przebywających zagranicą.

Kurs sprzedaży dewiz przez upoważnione banki będzie ustalany w drodze porozumienia pomiędzy zainteresowanym importerem i upoważnionym bankiem, za zgodą eksportera i pod kontrolą Banku Narodowego.

W praktyce sprzedaż dewiz upoważnionym importerom ma się odbywać za pomocą cesji listów bankowych, które upoważnione banki będą wydawać eksporterom.

Należy nadmienić, że istnieje jeszcze możliwość wprowadzenia dalszych zmian.

OPŁATY KOLEJOWE W OBROTACH Z ZAGRANICĄ W RUMUNJI.

W związku z niemożnością regularnego transferu przez Rumuński Bank Narodowy sum należnych przez koleje rumuńskie kolejom innych państw z tytułu międzynarodowych rozrachunków kolejowych, co wywołało ostre protesty zainteresowanych zarządów kolejowych, Dyrekcja Generalna Kolei Rumuńskich wydała zarządzenie, iż od 1 lutego br. transporty przeznaczone zagranicę będą opłacały w Rumunji fracht jedynie do granicy rumuńskiej, przebieg zaś zagraniczny będzie płacony przez odbiorcę zagranicznego.

Jednocześnie koleje rumuńskie zawiadomiły koleje zagraniczne, że transporty nadchodzące z zagranicy nie będą przyjmowane od 1 lutego br. przez koleje rumuńskie, o ile fracht do granicy rumuńskiej nie będzie całkowicie zapłacony przez nadawcę zagranicznego.

Powyższe postanowienia nie dotyczą jedynie transportów przeznaczonych do Węgier oraz transportów wychodzących do — i przychodzących z Gdyni i Gdańska.

W międzynarodowym ruchu pasażerskim koleje rumuńskie wstrzymały wydawanie biletów powrotnych.

NOWY SYSTEM REGLAMENTACJI PRZYWOZU WE WŁOSZECH.

W dn. 19 lutego r. b. ogłoszony został dekret z daty 16. II. 35 wydany przez Ministra Skarbu w porozumieniu z Ministrami Spraw Zagranicznych, Korporacyj i Rolnictwa. Dekret, utrzymując w mocy istniejące do tej pory listy zakazów, postanawia, że towary wymienione w załączonej do niego liście nie mogą być importowane bez pozwolenia Min. Skarbu. W dekrecie wymienione są wszystkie niemal pozycje włoskiej taryfy celnej, co łącznie z poprzedniemi ograniczeniami równa się całkowitej reglamentacji przywozu. Ograniczenia nie odnoszą się do towarów importowanych w ramach kompensacji za towary włoskie (szczegóły przepisów kompensacyjnych będą ustalone dodatkowo) oraz do obrotu uszlachetniającego pod warunkiem reeksportu.

Uzupełnienia do dekretu tego zostały zawarte w 2 okólnikach do Dyrekcyj Celnych, przyczem drugi z tych okólników zmieniał częściowo postanowienia pierwszego i przewidywał, że dopuszczone mają być do importu bez względu na kraj pochodzenia towary ulegające zepsuciu, które przybyły lub zostały wysłane do Włoch w dniu ogłoszenia dekretu t. j. 19 lutego r. b. Pozatem dopuszczono do importu wszystkie te towary, na które Bank Włoski udzielił kredytu, dalej towary przychodzące z państw, którym przyznano cło ulgowe w granicach wyznaczonych kontyngentów, pod warunkiem podstawienia odpowiednich zaświadczeń kompetentnych władz kraju pochodzenia, pozatem całkowity wwóz węgla, przeznaczonego dla włoskich kolei państwowych, i dziczyzny dla celów rozpłodowych.

W zakresie innych towarów w okresie od 19 lutego do 31 marca 1935 r. urzędy celne mogą dopuścić do importu bez konieczności uzyskiwania pozwoleń Min. Skarbu i bez względu na kraj pochodzenia pewien procent importu tych towarów, dokonanego w okresie od 16 lutego do 31 marca 1934 r. Stosunek ten wyznaczony został dla poszczególnych pozycyj w wys. 15—35%. (Wykaz znajduje się w P. I. E.). Wysokość importu stwierdza się na podstawie dokumentów celnych, w pewnych zaś wypadkach faktur wizowanych przez urzędy celne.

Z ważniejszych kontyngentów procentowych, interesujących eksport polski, wymienić należy: bydło — 15%, trzoda chlewna 15%, drób — 15%, jaja — 25%, jęczmień — 30%, jarzyny suszone — 25%, żelazo i stal w sztabach — 25%, cynk — 25%, węgiel kamienny — 35%, dykty — 25%, produkty chemiczne nieorganiczne — 25%, organiczne — 25%, krochmal — 25%, nasiona oleiste — 30%, parafina — 25%. Przesyłki pocztowe zwolnione są od ograniczeń przywozowych do 28 lutego r. b.

Od dnia 1 kwietnia 1935 r. będą ustalone kontyngenty procentowe, które prawdopodobnie stanowić będą podstawę do porozumień międzypaństwowych w sprawie umożliwienia większych dostaw do Włoch. — Ponieważ nowy system włoski nie jest jeszcze we wszystkich punktach ściśle sprecyzowany oczekiwać należy dalszych zmian i wyjaśnień w stosunku do dotychczas wydanych.

REGLAMENTACJA PRZYWOZU W DANJI

Nowa ustawa duńska o reglamentacji przywozu, wprowadziła również postanowienia, przewidujące, że wybitnie dumpingowe ceny oferowanych zagranicznych towarów mogą posłużyć jako powód do większego ograniczenia lub zupełnego wzbronienia przywozu danego produktu.

Pozatem ustawa zawiera postanowienia w kwestji prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych. Poza istniejącemi umowami kontyngentowemi między Danją a innemi państwami mogą mieć miejsce prywatne kompensaty między firmami przy utrzymaniu stosunku wymiany 1:1, jednak za każdorazowem pozwoleniem Min. Przemysłu i Handlu.

Po przeprowadzeniu porozumienia z eksporterem zagranicznym, importer duński wnosi odpowiednie podanie do Centrali dewiz, która po rozpatrzeniu projektowanej tranzakcji przedkłada wniosek wraz ze swą opinją Min. Przemysłu i Handlu.

IZBA PRZEMYSŁOWO - HANDLOWA ŁOTWY.

Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dnia 14 stycznia br. powołana została do życia — pierwsza łotewska Izba Przemysłowo - Handlowa w Rydze. Otwarcie Izby wyznaczone zostało na dzień 2 lutego 1935 r. Inne organizacje handlowe i przemysłowe nie mogą w swych nazwach, zgodnie z postanowieniami ustawy, używać wyrazu „Izba".

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LUTEGO 1935 ROKU.

BELGJA. Przy wydawaniu pozwoleń wwozowych na artykuły skontyngentowane pobierane są następujące opłaty:

1) węgiel i jego aglomeraty — do użytku domowego — 15 fr. b. od 1 tony;
2) węgiel i jego aglomeraty — do użytku innego 10 fr. b. — 10 fr. od 1 tony;
3) makuchy — 10 fr. b. od 100 kg;
4) bydło żywe — 1 fr. b. od 1 kg;

5) owce żywe — 0,90 fr. b. od 1 kg:
6) nierogacizna żywa — 0,75 fr. b. od 1 kg;
7) mięso wołowe świeże — 2 fr. b. od 1 kg:
8) mięso baranie świeże — 1,75 fr. b. od 1 kg:
9) mięso wieprzowe świeże — 1 fr. b. od 1 kg;
10) mięso wołowe, baranie, wieprzowe—1 fr. b. od 1 kg:
11) przetwory mięsne z poz. 209b — kiszka krwawa i pasztetowa, z poz. 210 — kiełbasa, z poz. 214 mięso konserwowane — 3 fr. b. od 1 kg: z poz. 212 i 213 — mięso przeparowane i konserwowane — 2 fr. b. od 1 kg:
12) smalec — 1 fr. b. od 1 kg;
13) mleko świeże — 0,10 fr. b. od 1 litra:
14) mleko ubite i serwatka — 0,05 fr. b. od 1 litra:
15) śmietana, mleko skondensowane—4,25 fr. b. od 1 kg:
16) mleko zsiadłe — 0,10 fr. b. od 1 kg:
17) masło — 8,50 fr. b. od 1 kg:
18) ziemniaki — 5 fr. b. od 1 kg:
19) pszenica, jęczmień, żyto w ziarnach lub płatkach — 10 fr. b. od 1 kg:
20) jęczmień łuskany — 12,50 fr. b. od 100 kg:
21) słód z pszenicy, jęczmienia, żyta — palony lub mielony — 13,50 fr. b. od 100 kg:
22) płatki słodu z pszenicy, jęczmienia, żyta — 13,50 fr. b. od 100 kg:
23) mąka pszenna, kasze i grysik — 14 fr. b. od 100 kg;
24) mąka, kasze i grysik z jęczmienia — 12,50 fr. b. od 100 kg;
25) mąka, kasze i grysik z żyta — 16,70 fr. b. od 100 kg:
26) mąki ze słodu pszennego, jęczmiennego i żytniego — 19 fr. b. od 100 kg:
27) jesiotry, łososie, karpie, flondry i inne — 2 fr. b. od 1 kg;
28) inne rodzaje ryb prócz śledzi — 0,50 fr. b. od 1 kg.

CHINY. Z dniem 1 marca rb. zapowiedziana została zmiana dotychczasowej taryfy celnej. Bliższych i ścisłych informacyj na razie niema, spodziewane są jednak znaczne zmiany dla różnych artykułów zarówno luksusowych, jak i innych importowanych do Chin z zagranicy.

HOLANDJA. W dniu 15 lutego rb. ukazało się zarządzenie Ministra Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące wwóz do Holandji:

Bieli cynkowej na okres od 1. II. 33 do 1. VI. 33. Okres bazowy 1. II. 34 — 1. VI. 34: ustawowo przysługuje 100% importu podczas lat bazowych. Statystyki holenderskie wykazują, iż bieli cynkowej w bazowym okresie Polska do Holandji nie eksportowała.

Litoponu na okres od 1. II. 35 do 1. VI. 35. Okres bazowy 1. II. 34 — 1. VI. 34: ustawowo przysługuje 100% importu podczas lat bazowych. Statystyki holenderskie nie wykazują importu tego artykułu z Polski.

TUNIS. Rozporządzeniem Nr. 1644 i 1643 z dnia 4 lutego rb. Tuniskiej Dyreckji Ceł zmienione zostały częściowo opłaty celne od dykt klejonych importowanych do Tunisu.

Dotychczasowa opłata celna od dykt klejonych wynosiła: (Poz. tar. celnej Nr. 603 quarter B): pochodzenia zagranicznego: fr. 102 od 100 kg netto, pochodzenia francuskiego: fr. 51 od 100 kg netto.

Obecnie, dykty klejone, składające się z deszczułek grubszych jak 2 mm. opłacają: (Poz. tar. celnej Nr. 603 quarter C.):
pochodzenia zagranicznego: fr. 36 od 100 kg netto.
pochodzenia francuskiego: fr. 18 od 100 kg netto.

Dykty klejone, złożone z deszczułek 2 mm i cieńszych — opłacają dawną opłatę celną, poz. tar. celnej Nr. 603 quarter B.

UNJA POŁUDN.-AFRYKAŃSKA. W „Governement Gazette" z dnia 18. I. 35 zostało ogłoszone rozporządzenie, wprowadzające zniżkę cła (2 d. na 1 lb.) dla dwóch gatunków sera, niewyrabianych w Unji.

WŁOCHY. Dekret z dnia 10 grudnia 1934 r. przewidywał wprowadzenie opłat „kompensacyjnych", nakładanych na towary pochodzące z państw, które za pomocą specjalnych zarządzeń, udzielają uprzywilejowania towarom pochodzącym z państw trzecich, nierozciągającego się na analogiczne towary włoskie. Obecnie ostrze tego dekretu zastosowano do Hiszpanji.

Mianowicie dekret ministerjalny z dnia 28 grudnia r. ub. zamieszczony w „Gazzetta Ufficiale" z 1 lutego br.) postanawia, iż z dniem ogłoszenia, w stosunku do ryb (stanowiących przeszło 30% eksportu hiszpańskiego do Włoch) pochodzenia hiszpańskiego obowiązuje dodatkowa opłata „kompensacyjna" poza normalnemi opłatami celnemi.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Szereg firm brazylijskich obejmie przedstawicielstwa polskich firm eksportowych. E/3222/21/Ch.

Agent polski w Brazylji zainteresowany jest zastępstwem interesów polskich eksporterów na tamtejszym terenie. E/4574/3F/Ch.

Firma angielska interesuje się zakupem kilimów, wyrobów garncarskich, drewnianych, rzeźb, pocztówek na tematy ludowe. P/3237/34/Sz.

Firma szwajcarska poszukuje dostawców wykałaczek wszelk. rodzaju, z drzewa, kości itd. P/3330/39/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców wyrobów koszykarskich. P/3397/3B/Sz.

Firma agenturowa w Sydney interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami wszelkiego rodzaju szkła. P/3392/3B/Ż.

Firma w Finlandji interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami ekstraktów garbarskich i chemikalij. P/3254/38/Ż.

Firma szwedzka poszukuje fabryki, mogącej dostarczać filc z włosów krowich do celów izolacyjnych. P/3210/46/M.

Firma z Indyj Holenderskich interesuje się artykułami dezynfekcyjn. oraz impregnacji drzewa, o ile możności — patentów polskich. P/4685/4T/Ro.

Firma z Indyj Holenderskich okazuje zainteresowanie dla (przyborów i naczyń kuchennych) wszelkich nowych specjalności i ulepszeń w zakresie przyborów i naczyń kuchennych, jednakowoż tylko kosztowniejszych. P/4685/4T/Ro.

Firma zajmuje się na terenie Indyj Holenderskich importem i sprzedażą wszelkiego rodzaju specjalności technicznych oraz patentów. Interesuje się patentami mechanicznemi. — P/4685/4T/Ro.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

OFERTY I ZAPYTANIA FIRM AMERYKAŃSKICH.

Dom importowy w Seattle nawiąże stosunki z polskimi eksporterami dykty oraz jelit baranich. 2713/34.

Firma w New Yorku chce nawiązać kontakt z polskimi fabrykantami harmonij ręcznych. 3368/34.

Firma w Springfield wyrabiająca piły do metali odda wyłączne zastępstwo na Polskę. 3603/34.

Dom importowy w New Yorku nawiąże kontakt z solidnym dostawcą skórek zajęczych i króliczych. 3626/34.

Dom importowy w New Yorku reflektuje na zakup szmat oraz odpadków lnianych. 3667/34.

Polskie przedsiębiorstwo ceramiczne w Trenton pragnie wprowadzić swe płytki parkietowe na rynek polski drogą wyłącznej agentury. 3685/34.

Dom importowo-komisowy w New Yorku życzy sobie objąć reprezentację firmy polskiej w branży eksportu maku i in. artykułów spożywczych. 3866/34.

Firma w New Yorku nawiąże kontakt z polskimi dostawcami nasion maku i koniczyny. 4191/34.

Agent w Czechosłowacji trudniący się zakupem towarów dla poważnego sklepu uniwersalnego w New Yorku reflektuje na zakup damskich rękawiczek skórzanych i bawełnianych. 4418/34.

Fabryka maszyn rolniczych i drogowych, cystern samochodowych, oraz maszyn mleczarskich oferuje swe wyroby. 4503/34.

Dom importowy w New Yorku interesuje się zakupem lycopodium w Polsce. 68/35.

Dom handlowy w New Orleans reflektuje na zakup większej ilości żytniej mąki pastewnej w Polsce. 209/35.

Firma w Newarku gotowa jest podjąć się opracowania planów, wykonania oraz finansowania robót o charakterze użyteczności publicznej, jak np. zakładów hydro-elektrycznych, stacyj pomp, mostów, dróg, elektrowni, zakładów asenizacyjnych, szpitali, etc. 306/35.

Dom importowy w Detroit obejmie przedstawicielstwo polskiej wytwórni napojów alkoholowych, nadających się na rynek amerykański. 362/35.

Agent importowy w New Yorku, specjalizujący się w handlu makiem, poszukuje dostawców tego artykułu w Polsce. 363/35.

Firma importowa w New Yorku reflektuje na zakup różnego rodzaju odpadków bezpośrednio od fabrykantów. Szczególnie interesuje się odpadkami przędzalniczemi, wełnianemi, futrzanemi, jutowemi, lnianemi, oraz ze skórek zajęczych i króliczych. 365/35.

Fabryka wyrabiająca domieszkę do cementu, która czyni go odpornym na wilgoć, poszukuje wyłącznego przedstawiciela w Polsce. 444/35.

Przedstawiciel poważnego domu importowego w New Yorku pragnie otrzymać opróbkowane oferty firm polskich, wyrabiających przybory do włosów, a w szczególności siatki. 445/35.

SPRAWY PODATKOWE

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK PRZEMYSŁOWY OD OBROTU DLA DROBNYCH PRZEDSIĘBIORSTW NA ROK 1935.

W roku podatkowym 1935 zostaje pobrany podatek przemysłowy od obrotu drobnych przedsiębiorstw w tej samej formie jak w roku ubiegłym. Do ryczałtu zostały zaliczone przedsiębiorstwa niżej wymienione, których przeciętny prawomocny obrót w stosunku rocznym, ustalony za lata podatkowe 1930 i 1931 nie przekroczył kwoty 45.000 złotych: drobna sprzedaż nawet wyłącznie spożywcom towarów, posiadających cechy produkcji wytworniejszej, handel specjalny nawet drobny towarami wymienionemi w punkcie 3-cim kategorji II. świadectwa przemysłowe kategorji handlowej, przedsiębiorstwa handlowe kategorji III, zakłady sprzedające napoje chłodzące, księgarnie, magle i maszyny do czesania wełny, przedsiębiorstwa przemysłowe kategorji VI, VII, VIII nie wymienione w rozdziałach 1 — 18 przedsiębiorstw przemysłowych, wreszcie młyny mączne VIII kategorji i przedsiębiorstwa wymienione w rozdziale XVIII.

Zryczałtowany podatek przemysłowy od obrotu dla przedsiębiorstw, które prowadzą handel towarami, podlegającemi scalonemu podatkowi przemysłowemu i których przeciętny obrót temi towarami nie przekracza w stosunku rocznym za lata podatkowe 1930, 1931 — 30 proc. ogólnego obrotu, obniża się o 20 proc. Z wymienionych wyżej przedsiębiorstw wyłączone są od opłaty podatku przemysłowego od obrotu w formie ryczałtu spółki akcyjne, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, spółdzielnie, oraz inne przedsiębiorstwa, które są obowiązane do publicznego ogłaszania sprawozdań o swych operacjach, przedsiębiorstwa sprzedaży mięsa, połączone z wyrębem, przedsiębiorstwa drobnej sprzedaży mięsa i wędlin oraz przedsiębiorstwa wyrobu wędlin, wreszcie przedsiębiorstwa, które do dnia 31 marca 1935 złożą właściwemu urzędowi skarbowemu pisemne oświadczenie o prowadzeniu od początku 1935 roku prawidłowych lub uproszczonych ksiąg handlowych.

Zryczałtowany podatek przemysłowy od obrotu na rok 1935 płatny jest w 4-ch równych ratach w następujących terminach: — 30 kwietnia, 15 lipca, 15 października i 15 grudnia 1935 r. Niewpłacone w terminie raty zryczałtowanego podatku będą ściągnięte przymusowo wraz z karami za zwłokę z kosztami egzekucyjnemi. Od nakazów płatniczych na zryczałtowany podatek służy płatnikom prawo wnoszenia odwołań w terminie do dnia 15 maja 1935 r.

SPRAWY KOMUNIKEACYJN

BEZPOŚREDNIA TARYFA PORTOWA NIEMIECKO-RUMUŃSKA

Według informacyj ze źródeł niemieckich w najbliższym czasie ma się odbyć w Bukareszcie konferencja pomiędzy przedstawicielami Kolei Rzeszy niemieckiej i Kolei rumuńskich w celu wprowadzenia bezpośredniej taryfy towarowej między Rumunją a portami niemieckiemi. Nowa taryfa ma być wzorowana na istniejących taryfach pomiędzy portami polskiego obszaru celnego, Gdynią i Gdańskiem, a Rumunją.

SPRAWY SZKOLNICTWA

O POMOC MATERJALNĄ NA UTRZYMANIE INTERNATU DLA WYCHOWANKÓW LICEUM HANDLOWEGO W GDYNI

W rzędzie szkół zawodowych, które prowadzi nasza Izba w swoim okręgu, stanowi Liceum Handlowe w Gdyni jedyny w Polsce typ szkoły, której zadaniem jest przygotowanie młodzieży do pracy w przedsiębiorstwach portowych.

Materjalny byt Liceum oparty jest na opłatach szkolnych i subwencjach, udzielanych przez władze szkolne. Płynące stąd środki pokrywają jedynie wydatki na naukę i dzierżawę lokalu szkolnego, nie wystarczają natomiast na zapewnienie młodzieży szkolnej odpowiednich warunków bytu. — Młodzież bowiem Liceum pochodzi z wszystkich województw Rzeczypospolitej Polskiej. wskutek czego stanęliśmy przed koniecznością otworzenia dla niej Internatu. — Ta okoliczność pociąga dodatkowe poważne wydatki na opłacenie kierownictwa Internatu i pomoc dla młodzieży niezamożnej.

Ze względu na to, że młodzież, ucząca się w Liceum tworzy kadry przyszłych pracowników w przedsiębiorstwach portowych, pragnęlibyśmy zapewnić jej jaknajdalej idącą opiekę, aby temsamem dopomóc jej do pomyślnego ukończenia nauki.

Z uwagi na powyższe Izba pozwala sobie zaapelować do sfer gospodarczych swego okręgu o łaskawe przyjście młodzieży naszego Liceum z pomocą materjalną na cele utrzymania Internatu. Odnośne kwoty pieniężne uprasza się przekazywać do Izby Przemysłowo-Handlowej.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

KRONIKA

ZAMKNIĘCIE PRZETARGU NA BUDOWĘ CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

Na rozpisany przetarg na budowę Chłodni Śledziowej wpłynęło do Urzędu Morskiego osiem ofert. które rozpatrzono w dniu 14 marca br. i odesłano do Ministerstwa Przemysłu i Handlu do aprobaty. Zainteresowane sfery handlu śledziowego na terenie portu rybackiego w Gdyni pragnęłyby rychłego zakończenia wszelkich formalności urzędowych związanych z rozpoczęciem tej koniecznej budowy, tak aby już w tym roku można było korzystać z pomieszczeń chłodniczych.

REZULTATY DWULETNIEJ PRACY „MEWY".

„MEWA" jest obecnie jedynem przedsiębiorstwem uprawiającem czynnie połowy śledzi na Morzu Północnem. W pierwszym sezonie połowów 1933/1934 złowiono 38.793 beczek morskich w oparciu o bazę portu rybackiego w Scheveningen w Holandji. W drugim roku pracy uzyskano z połowów na 15 lugrach śledziowych stanowiących flotę „MEWY" już 49.222 beczek morskich z czego przerobiono w Gdyni 13. 349 beczek morskich. używając do tego soli polskiej i beczek produkcji polskiej. Przepakowanie i solenie uskuteczniono w Gdyni robotnikiem polskim wyszkolonym przez holenderskich instruktorów. Nie mniejszą wagę przykłada się do fachowego wyszkolenia rybaków polskich zatrudnionych przy połowach, na statkach „MEWY", urządzając dla nich specjalne kursa obsługi motorów (w Szkole Morskiej w Gdyni), dalej przeszkolenie teoretyczne w nawigacji, oraz zapoznanie rybaków z naprawianiem sieci śledziowych. W tym też kierunku idąc dalej, wyszkalała się personel biurowy, pracujący w porcie rybackim w Gdyni, gdzie „MEWA" wybudowała na powierzchni 3 tysięcy metr. kwadr. magazyny, które wraz z biurami zajmują tysiącpięćset metrów kwadratowych powierzchni. Poraz pierwszy w tym roku zimuje cała flota śledziowa „MEWY" w Gdyni i tutaj też nastąpi zaopatrywanie statków w żywność i artykuły techniczne, które będzie można nabyć w kraju.

Za dwa miesiące statki „MEWY" rozpoczną swój trzeci rok pracy pod polską banderą.

WYTWÓRNIE KONSERW RYBNYCH W GDYNI PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO ZATRUDNIANIA PRZEMYSŁU W FABRYKACJI BECZUŁEK.

Zapewne nie mówi się o tem wiele, że gdyńskie wytwórnie konserw rybnych zakupują już dziś małe beczułki w ilości kilkunastu tysięcy sztuk rocznie (rok 1934). Są to beczułki z drzewa bukowego o pojemności od 1 litra do 30 litrów, robione na zamówienie przez ludność okolicznych wiosek obok Tuchowa (woj. krakowskie). Cena loco stacja kolejowa Tuchów wynosiła ostatnio:

beczułki				cena	
pojemność	litrów	1	—	16	groszy
„	„	2	—	19	„
„	„	3	—	25	„
„	„	4	—	27	„
„	„	6	—	40	„
„	„	8	—	65	„
„	„	15	—	80	„
„	„	30	—	130	„

Do ceny zakupu należy dodać jeszcze koszta transportu kolejowego z Tuchowa do Gdyni — 764 km wedle klasy II. z dodatkiem 50 proc. za przedmioty przestrzenne. W rezultacie koszta transportu stanowią około 60 proc. wartości towaru (biorąc pod uwagę przesyłki drobnicowe pociągiem towarowym zwyczajnym).

Tak wielkie obciążenie produktów naszego przemysłu chałupniczego nie przyczynia się w każdym

razie do rozwoju tego przemysłu. Również eksport tych beczułek zagranicę, gdzie są duże możliwości sprzedaży, nie może dojść do skutku wobec niewytrzymujących kalkulacji kosztów przewozu kolejowego.

Beczułki pakuje się albo do worków, albo też zupełnie luzem nadaje się do przewozu kolejowego.

Skupem i zamówieniem beczułek w okolicznych wioskach Tuchowa zajmują się pośrednicy żydowscy, pobierający przeciętnie dwa grosze od beczułki. Pośrednicy ci finansują produkcję beczułek i załatwiają zbiórkę i ekspedycję beczułek z Tuchowa.

Beczułki małe posiadają cztery obręcze wiklinowe, beczułki większe posiadają dwie obręcze (górne i dolne) żelazne. Największym zbytem cieszą się beczułki dwu i cztero litrowe. Do beczułek pakuje się ryby (szproty, śledzie) t. zw. marynaty octowe z korzeniami.

WYSTAWY I TARGI

TARGI KATOWICKIE

W czasie od 25. V. do 10. VI. 1935 r. odbędą się VI. Targi Katowickie w Katowicach, przy Parku Kościuszki, urządzane staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej.

Ośrodek wielkiego przemysłu, w którym Targi Katowickie odbywają się oraz długoletnie starania, by Targi Katowickie stały się przeglądem towarów krajowych i rodzimej wytwórczości nadają im specjalną wagę.

Ceny stoisk są przystępne, by każdemu umożliwić udział w tegorocznych Targach.

Niewątpliwie napływająca klientela miejscowa, okoliczna oraz nawet z poza granicy zwrócić może uwagę na towary krajowe, reprezentowane na Targach Katowickich, co ożywi sprzedaże i obroty handlowe.

KOMUNIKATY

KOMUNIKAT WYDZIAŁU SEKCYJ BRANŻOWYCH ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

1. Informacje odnośnie organizacji Sekcyj Branżowych oraz Kół Branżowych.

Szereg towarzystw zwraca się do nas o wyjaśnienia, dotyczące organizacyj branżowych. Wyjaśniamy przeto, że organizacja branżowa obejmuje wszystkie nasze Towarzystwa Związkowe, gdzie w myśl wytycznych sprawozdania naszego za miesiąc styczeń br. mają być utworzone poszczególne Koła Branżowe (kolonjalistów, bławatników i t. d.) , które tworzyć będą ogólno-pomorskie Sekcje Branżowe przy Centrali Związku pod własnem przewodnictwem.

Do Sekcyj Branżowych (a temsamem do Kół Branżowych lokalnych) mogą być przyjmowani tylko członkowie odnośnych Towarzystw Kupców Samodzielnych.

Co się tyczy dopuszczenia do Sekcyj Branżowych niecziłonków organizacyj, to sprawa ta będzie przedmiotem obrad najbliższego Zarządu Głównego.

O siedzibie każdej Sekcji decyduje jedynie zebranie organizacyjne danej Sekcji. Ze względów oszczędnościowych i praktycznych byłoby pożądanem, aby sekcje były organizowane przy Centrali, co jednak nie wyklucza, że przewodniczący Sekcji może zamieszkiwać poza siedzibą Związku.

Co się tyczy opłat branżowych, to członkowie Kół Branżowych będą opłacali pewne drobne opłaty na rzecz Sekcji Związkowej, w wysokości uchwalonej przez zebranie organizacyjne danej Sekcji.

Na zapytanie, czy opłaty branżowe mogą być potrącane częściowo przez Towarzystwa, wyjaśniamy, że opłaty te nic nie mają wspólnego ze składkami Towarzystw i dlatego też nie mogą być potrącane.

2. Zebranie organizacyjne Sekcji Kolonjalistów.

Przystępujemy do organizacji „Ogólnopomorskiej Sekcji Kolonjalistów - Detalistów“. W tym celu inicjujemy Zjazd organizacyjny tej Sekcji, który odbędzie się w niedzielę, dnia 17 marca br. w Grudziądzu.

Prosimy usilnie Zarządy o możliwie rychłe zwołanie zebrań Kół Kolonjalistów - Detalistów, poświęcone specjalnie organizacji tej Sekcji.

3. Sekcja Hurtowników Spirytusowych.

Sekcja Hurtowników Spirytusowych odbyła swe zebranie w dn. 13. II. br. w Grudziądzu, na którem obszerne sprawozdanie z delegacji w Dyrekcji Monopolu Spirytusowego złożył Prezes p. Maćkowiak. Szczegóły z zebrania tejże Sekcji zostały już wysłane wszystkim hurtownikom spirytusowym okólnikiem branżowym nr. 4.

4. Z Sekcji Hurtowników Soli.

W dniu 14 stycznia r. b. odbyło się zebranie Sekcji. Na zebraniu tem uchwalono wysłać specjalną delegację do Warszawy, celem przedstawienia w Dyrekcji Monopolu Solnego szeregu postulatów. Ostatnio przewodnictwo Sekcji postanowiło dołączyć się do Delegacji Związkowej, która ma interwenjować w Ministerstwie Skarbu, w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, w Dyrekcji

Monopolu Spirytusowego i w Dyrekcji Monopolu Solnego.

5. Z Branży Bławatniczej.

W myśl sprawozdania naszego za miesiąc styczeń r. b. przypominamy o konieczności organizowania lokalnych Kół Branżowych, gdyż jeszcze w tym miesiącu zamierzamy zwołać zebranie organizacyjne tej Sekcji Branżowej.

CENTRALA ZW. TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU PRZYJMIE PRAKTYKANTÓW.

Ponieważ odczuwać się daje brak młodych fachowych sił wyszkolonych w dziedzinie pracy społeczno-ekonomicznej, Centrala Związku gotowa jest przyjąć na bezpłatną praktykę 2 — 3-ch praktykantów, których pragnie przygotować do tej pracy (w kierunku branżowym i ogólno — organizacyjnym.)

Kandydaci winni posiadać conajmniej średnie wykształcenie gimnazjalne lub handlowe.

Pierwszeństwo mają synowie kupców pomorskich — członków Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Zgłoszenia piśmienne, poparte przez miejscowe Towarzystwo Kupców Samodzielnych (w Toruniu przez Korporację Kupców Chrześcijańskich) z dołączeniem życiorysu i fotografji, nadsyłać należy pod adresem: Grudziądz, Skrzynka pocztowa 34, Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Wobec projektowanego wprowadzenia przymusu organizacyjnego — pracownicy tej kategorji już w niedalekiej przyszłości będą poszukiwani i znajdą szerokie pole do pracy. —

LOTERJA FANTOWA NA RZECZ POWODZIAN.

Dla zapewnienia nowego dopływu tak bardzo potrzebnych funduszów na cele pomocy ofiarom powodzi zawiązał się pod protektoratem Pani Prezydentowej Marji Mościckiej specjalny Komitet urządzający loterję fantową. Fanty na wspomnianą loterję wartości około zł. 30.000 zostały już zebrane, pomiędzy fantami znajduje się wiele przedmiotów wartościowych, jak 10 aparatów radjowych, 20 obrazów znanych malarzy, gramofony, aparaty fotograficzne i t. p. Losów wypuszczono ogółem 100.000 w cenie 1 złotego. Ciągnienie loterji odbędzie się w dniu 4 maja rb.

Izba nasza, biorąc udział we wspólnej akcji Związku Izb, podjęła się na razie rozsprzedania 300 losów, zwraca się przeto do ofiarności sfer przemysłowych i handlowych swego okręgu w nadziei, że zechcą one poprzeć akcję Izby.

Dla usprawnienia przesyłania wygranych fantów jest bardzo pożądane odnotowywanie — o ile to jest technicznie możliwe nazwisk i adresów nabywców.

Nazwiska i adresy nabywców w miarę możności będą notowane w celu dostarczenia im ew. wygranych. Pełny spis fantów opublikowany będzie dodatkowo.

WYDAWNICTWA

TYGODNIK „TRGOVACKE NOVINE".

Z dniem 1 stycznia r. b. począł wychodzić w Belgradzie nowy tygodnik handlowy p. t. „Trgovačke Novine", który jest organem Związku Stowarzyszeń Kupców. Adres redakcji i administracji brzmi: Beograd, Poenkareova 7.

Redakcja tego tygodnika zawiadomiła Poselstwo R. P. w Belgradzie, że będzie ogłaszać oferty firm zagranicznych w rubryce p. t. „Zaofiarowanie obcych towarów", przyczem oferty firm polskich będą ogłaszane bezpłatnie.

Spodziewać się należy, że firmy polskie zechcą z tej możliwości skorzystać. Pisma zawierające prośbę o umieszczenie oferty zaopatrzyć należy w wyraźny napis: „Ponuda strane robe".

BROSZURA O ZWYCZAJACH HANDLOWYCH W INDJACH BRYTYJSKICH

Korespondent P. I. E. w Bombaju, p. Albiński, opracował zwięzłą broszurę o zwyczajach przyjętych w handlu z Indjami Brytyjskiemi. Podaje ona sposoby oferowania cen, zapłaty, ubezpieczenia, wystawianie weksli, faktur, akredytyw i innych dokumentów, przesyłanie próbek, korespondencji oraz wypełnianie zleceń i rozwiklywania zatargów. Wiadomości te ujęte są ściśle praktycznie i zobrazowane szeregiem wzorów. Broszura znajduje się w Państwowym Instytucie Eksportowym i we wszystkich Izbach Przemysłowo-Handlowych w Polsce.

POLSKO - MANDŻURSKI INFORMATOR PRZEMYSŁOWO-HANDLOWY

Rozwój stosunków handlowych polsko-mandżurskich wykazuje potrzebę istnienia księgi informacyjnej, która byłaby przewodnikiem dla kupców i przemysłowców zarówno w Mandżurji jak i w Polsce.

Chcąc tej potrzebie zadość uczynić firma „The Universal Press" 22, Yamskaya St. Harbin, Manchou-Kuo, przystąpiła do wydania Polsko-Mandżurskiego Informatora Przemy-

słowo-Handlowego. Księga ta zawierać będzie około 1200 stron i będzie rozpowszechniona zarówno w Polsce jak i w Mandżurji.

Informator będzie wydany w języku angielskim, w części zaś reklamowej we wszystkich językach, zgodnie z życzeniem klijentów, i będzie posiadał dwie zasadnicze części; jedną poświęconą informacjom o Polsce, a drugą o Mandżurji.

Dział polski Informatora zawierać będzie: mapę Polski, portrety Prezydenta I. Mościckiego i Marszałka J. Piłsudskiego, dział informacji ogólnej (administracyjny, celny i t. p.), opis i statystykę większych miast (Warszawa, Łódź, Lwów, Kraków, Poznań, Wilno, Katowice, Białystok i t. d.), spis firm i fabryk w Polsce wraz z dokładnym opisem ich produkcji. Analogiczny układ posiadać będzie dział Mandżurski Informatora.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.
(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	19. 3.	23. 3.	27. 3.	30. 3.
Capella	26. 3.	30. 3.	3. 4.	6. 4.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 23. 3.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Egeria	18. 3.	20. 3.
Minos	25. 3.	27. 3.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Tiber — z Gdyni 20. 3.

s/s Tiber — z Gdyni 27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.
Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterranean Port

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Żegluga Polska S. A.

s/s Hanestrom V — z Gdyni 29. 3.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior d'Aranzio — z Gdyni 26. 3.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 25. 3.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 25. 3.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Iwan — z Gdyni 20. 3.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 3.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Hinrich	23. 3.	26. 3.
Victor	30. 3.	2. 4.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 30. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterranean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 20. 3.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports, Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 19. 3. — z Gdańska 22. 3.
s/s Chorzów — z Gdyni 26. 3. — z Gdańska 29. 3.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Friedrich	18. 3.	20. 3.
Phoebus	21. 3.	23. 3.
Butt	25. 3.	27. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	19. 3.	22. 3.	27. 3.
Irisen	26. 3.	29. 3.	6. 4.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 25. 3. — z Gdańska 27. 3.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Irene — z Gdyni 11. 3. s/s Berenice — z Gdyni 18. 3

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 27. 3. — z Gdyni 28. 3.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 5. 3. — z Gdyni 21. 3.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 20. 3. — z Gdyni 21. 3.
s/s Baltonia — z Gdańska 19. 3. — z Gdyni 28. 3.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Sp. z o. o.

s/s Haarlem — z Gdyni 27. 3.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre - La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 25. 3.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan - Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Albucemas - Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 20. 3.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości. Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pirgenti — z Gdyni 20. 3.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Ebro — z Gdyni 27. 3.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior d'Aranzio — z Gdyni 26. 3.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanb l — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Erland — z Gdyni 21. 3. m/s Vasaland — z Gdyni 26. 3.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.

Notice. Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 19. 3. s/s Cliffwood — z Gdyni 24. 3.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 10. 4. s/s Kościuszko — z Gdyni 2. 3.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Pacific — z Gdyni 22. 3.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Orient — z Gdyni 27. 3.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 30. 3.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s City of Eastburne — z Gdyni 23. 3

s/s Antilochus — z Gdyni 13. 4.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ceylon z Gdyni 25. 3.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

19 marca:

s/s BORE VIII lin. z Buenos Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.
s/s PRIAMUS lin. z Bremy z towarami, Prowe.
s/s CITY OF FAIRBURY lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s CALEDONIA lin. z portów śródziemnomorskich z owocami i drobnicą, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Antwerpji i Rotterdamu z towarami, Żegluga Polska.
s/s POLLUX lin. z Rotterdamu z tow., Prowe.
s/s LANGLEMEERE z ryżem niełuszczonym z Rangoon, PAM.
s/s PRAHOVA po węgiel, PAM.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

20 marca:

s/s URSA lin. zach. norweska, Bergenske.
s/s MERCATOR lin. po ład. do Pdn. Am., Bergenske.
m/s VASAHOLM lin. z fosfatami, drobnicą i złomem z portów Gulfu, Bergenske.
s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska, Bergenske.
s/s IWAN lin. z Göteborga i Malmö z tow., Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z drobnicą, Reinhold.
s/s GIRGENTI lin. po ład. na Śródziemne Morze, Bergenske.
s/s WILNO z ład. tomasyny, PAM.
s/s NERMA lin. z portów Sycylji z towarami, PAM.
s/s CILTVAIRA po węgiel, PAM.
ż/m VESTA po węgiel, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, Behnke & Sieg.

21 marca:

m/s TOLEDO lin. z bawełną i drobnicą z portów Gulfu, Bergenske.
s/s LISBOA lin. portugalska i wysp Kanaryjskich, Bergenske.
s/s OSKAR FRIEDRICH lin. z Rotterdamu z tow. Prowe.
m/s ERLAND lin. lewantyńska, Pol. - Lewant.
s/s URANUS po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s LARS M. TROZELLI po węgiel, Bergenske.

22 marca:

m/s PACIFIC lin. z B. Ares, Santos, Rio z tow., PAM.
s/s ARIADNE z Rotterdamu z towarami, Prowe.
s/s TAERNAN dodatk. lin. z Rotterdamu, PAM.
s/s STENSAAS po węgiel, Bergenske.

23 marca:

s/s ARGOSY lin. z Now. Yorku z pocztą i towarami, Am. Scantic Line.
s/s CEYLON lin. po ładunek do Indyj Wschodnich, Bergenske.
s/s HINRICH lin. z Hamburga z drobnicą, Prowe.

24 marca:

s/s AMAZONE lin. z Amsterdamu z tow., Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. ze Stockholmu z towarami, Bergenske.
s/s SCOTIA po węgiel, Bergenske.
s/s FORTUNATUS po węgiel, PAM.

25 marca:

s/s CAPELLA lin. z Helsingforsu i Tallinna z tow. Żegluga Polska.
s/s EBRO lin. z portów włoskich z tow., Reinhold.
s/s SEINE z portów francuskich via Kopenhaga z tow., Reinhold.
s/s LECH (lub 27-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN (lub 27-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s CONDOR lin. z Rotterdamu, Prowe.
s/s MINOS lin. z Bremy z towarami, Prowe.
m/s ERNA z Odense/Aarhus z towarami, Reinhold.
s/s EGON lin. z Malmö z drobnicą, Behnke & Sieg.
s/s ZURICHMOOR z Rangoon z niełuszczonym ryżem, PAM.
s/s HAARLEM lin. po drzewo do Leith, Reinhold.
s/s LOUIS DE GEER z pirytami, PAM.
s/s EIFEL po ładunek szyn kolejowych, PAM.
s/s GUNDEGA po węgiel, PAM.
s/s STEELVILLE po węgiel, PAM.
s/s THYRA ze złomem, PAM.

26 marca:

s/s TCZEW lin. z Hamburga z tow. Żegluga Polska.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu z tow., Żegl. Polska.
s/s IRISEN lin. z Antwerpji z towarami, Żegl. Polska.
s/s JAEDEREN lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s VASALAND lin. lewantyńskiej, Pol.-Lewant.
s/s MARX po węgiel, PAM.
s/s ROBERT po węgiel, Behnke & Sieg.

27 marca:

s/s ORIENT lin. z B. Aires, Santos, Rio z towarami, Bergenske.
s/s TIBER lin. z Kopenhagi z towarami, Reinhold.
s/s FINLAND po węgiel, Bergenske.

28 marca:

s/s HANESTRÖM V lin. z Norrköpingu i Stockholmu z towarami, Żegluga Polska.
s/s BERTIL po węgiel, PAM.
s/s GERDA KUNSTMANN ze złomem, PAM.